

## 11・15 国土交通省要請について

1. 日 時 2024年11月15日(金)15時30分～
2. 場 所 参議院議員会館会議室(予定)
3. 紹介議員 森屋隆参議院議員(立憲民主党・参議院国土交通委員会筆頭理事)
4. 要請目的 改正地域公共交通活性化再生法の施行と2025年度国交省予算概算要求ならびに税制改正要望等を踏まえ、鉄道輸送業務に携わる労働組合の立場からJRを所管する国交省鉄道局との意見交換を行ない、国・行政に対してJR北海道・四国・貨物会社に対する持続可能な支援策の確立およびJR九州会社の安定経営確立に向けた助成策継続、自然災害等による鉄道復旧支援や鉄道インフラ基盤の整備、安全・安定輸送確保のためのホームドアの設置や検査体制の確立、路線廃止手続きのための鉄道事業法の見直しなど利用者と働く者の視点に立った政策・制度要求実現に向けた要請を行うものとする。
5. 要請骨子(7項目)
  - ① 鉄道事業の将来を担う人財確保のための投資や担い手不足の対策と安全・安定輸送確保のための技術継承や教育の充実および社員の処遇・業務改善などJRに対する指導の実施
  - ② JR北海道・四国会社に対する持続可能な経営支援策の継続とJR九州の安定経営に向けた助成策ならびに被災線区に対する支援策の継続および持続可能な地域公共交通のネットワーク整備と活性化に向けた必要な支援と財源確保
  - ③ 改正地域公共交通活性化再生法に基づき設置される『再構築協議会』での「廃線ありき」を前提とした検討ではなく、自治体、地域住民が一体となった地域公共交通の再構築と丁寧な合意形成に向けた国の支援の強化ならびに鉄道路線維持のための公的資金支援制度の拡充
  - ④ 地方交通線の廃止手続きを定めた鉄道事業法の見直しと法改正ならびに燃料費高騰や人件費上昇、バリアフリー化等の社会的要請に伴い、将来への投資や賃金上昇に対応する適時適切な価格転嫁の実現
  - ⑤ 大規模災害等による被災鉄道復旧に対する鉄道軌道整備法の適用要件ならびに対象の見直しと公的助成の拡充および被災した鉄道の代替輸送や迂回路の確保など鉄道ネットワークの維持とトンネル・橋梁など老朽化した鉄道構造物等のインフラ整備や車両、レール、枕木、踏切・信号保安装置等の維持・更新も含めた老朽化対策に対する補助の拡充
  - ⑥ JR各社の検査体制の充実と事故防止に向けた行政指導、さらにはATS装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度の充実と新設ならびにバリアフリー化の推進に伴うホームドアやエレベーター等の設置促進と自動運転のルールづくりや輸送の安全のための基準と要員確保
  - ⑦ 整備新幹線建設に伴う並行在来線の維持と貨物調整金制度の適用等による第三セクター会社への経営支援、モーダルシフトの推進と安定的な貨物輸送の確保のためのJR旅客会社とのダイヤ調整、鉄道貨物を維持するための線路使用料の見直しならびに法的措置の確立

国土交通大臣  
齊藤 鉄夫 殿

国鉄労働組合  
中央執行委員長 松川 聡

## 要 請 書 (案)

国土交通行政の円滑な推進のために日夜ご尽力されている貴職に敬意を表するとともに、日頃から私どもの要請に真摯にご対応いただいていることに心から感謝申し上げます。

新型コロナウイルス感染症が感染症法上の『5類感染症』に移行して1年半が過ぎ、交通運輸産業を取り巻く状況も、人の移動が活発化し、社会経済活動やインバウンドも回復してきました。

しかし、その一方で、交通・観光サービス産業は、少子高齢化による慢性的な人手不足に加えて低賃金・長時間労働に起因する若年層の離職などにより、需要回復に対応できないという「需要と供給のミスマッチ」という課題にも直面しています。また、運輸産業においてもドライバーの高齢化、eコマース市場の拡大に伴う物流量の増加により、要員不足がより一層深刻化しています。

いうまでもなく、交通運輸産業は重要な社会インフラの機能を有するとともに、地域社会・経済にとっても必要不可欠な業種ですが、少子高齢化や人口減少が進行するなかにあって誰もが安心して移動や観光、物流サービスが利用できる環境を整備することは社会的責務となっています。

昨年10月より、経営が厳しいローカル線に対し、国の関与を強め、沿線自治体と鉄道事業者の再編協議を後押しする地域公共交通活性化再生法改正法が施行されました。

交通政策基本法第27条では「国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図る」とされています。しかし、鉄道については、線区が複数の自治体に跨ることから関係者の合意形成が困難となり、法定協議会等が十分に活用されていない実態にあります。

こうしたなか、JR西日本の芸備線の一部区間(備後庄原駅～備中神代駅)について改正地域公共交通活性化再生法施行後初となる再構築協議会が設置され、今年3月から検討が行われています。ご承知のように関係する地元自治体からは「引き続きJRが現行通り運行してほしい。具体的な方策について地域住民の生活を守ることを第一に考えながら議論していきたい」(岡山県)、「移動の利便性の向上や潜在需要の掘り起こしなど、芸備線の可能性を最大限追求することが必要だ」(広島県)、「芸備線はまちづくりに欠かせない。日常の利便性向上に加え、交流人口の増加や地域産業の活性化など、ほかの交通モードに代えがたい新たな価値や役割を最大限追求すべき」(庄原市)、「新見市は鉄道とともに発展してきた。現在も高校生や高齢者にとってなくてはならない移動手段となっている」(新見市)などの意見が出されています。

JR西日本は「廃線」という表現を避けていますが、存続を求める自治体と鉄道事業者の間で認識の違いは否めず、費用対効果や採算第一主義だけを論拠として「鉄道廃止・バス転換」へ協議を加速させることがないよう丁寧かつ十分な合意形成が最重要課題であることはいうまでもあ

りません。

本年 8 月 27 日に貴省が発表された 2025 年度予算概算要求および税制改正要望では、交通インフラの整備の推進、都市鉄道ネットワークの充実、鉄道事業者と地域の共創に対する支援、地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進、鉄道駅におけるバリアフリー化等の促進、耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進、鉄道の災害復旧の支援、鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置の創設等が盛り込まれています。

貴省も指摘されているように、いま、J R 北海道、四国においては沿線の人口減少や高速道路整備の進展による輸送人員の減少等に加え、ポストコロナにおける社会変容、あるいは本格的な人口減少の進行によって、大変厳しい経営環境にあり、いまだ経営自立の途上にあります。また、J R 貨物についても、鉄道貨物輸送が台風・豪雨等の自然災害の影響を受けやすいなど、安定的な事業運営にはなお課題が残されています。

その上に経年劣化によるトンネル・橋梁など鉄道施設の老朽化対策も深刻となっており、大規模自然災害に対する防災・減災対策とともに国や自治体が一体となって社会的インフラ基盤の整備として推し進めていくことが強く求められています。

また毎年、繰り返される大きな激甚災害に対して、鉄道事業者の経営体力も限界にきており、新たな法整備や助成金・交付金の拡充など国としての対応強化も必要不可欠です。

2000 年から運輸関係の規制緩和により、鉄道事業法が改正され、新規参入や撤退、運行路線の休廃止などの手続きは、免許・許可制から届出制となり、2001 年の「省令改正」によって事業者である鉄道会社の責任で技術基準が改訂できるようになってから、J R では車両や線路などの検査周期の延伸が次々に行われたほか、線路や電気設備、駅の出改札や車両のメンテナンス業務などがグループ関連会社に「業務委託」されました。

しかし今、こうした鉄道事業の外注化や要員削減を柱とした効率化施策に加えて、技術継承、労働条件の悪化、教育の不十分さが J R ・グループ・関連各社で多発している輸送障害や鉄道事故、労災死亡事故を引き起こす背後要因ともなっています。

鉄道輸送の最大の使命は何よりも安全輸送の確保にあり、事業者である J R とこれを所管する行政が二重のチェック体制でしっかり確保していかなくてはなりません。

こうした状況を踏まえながら、私ども国鉄労働組合に対するこれまでの貴職のご理解やご協力を重ねて感謝を申し上げますとともに、下記要請事項についてご検討を深めていただき、監督官庁としてご尽力下さるようお願い申し上げます。

## 記

1. 交通政策基本法第 21 条には、「運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展、事業基盤の強化、人材の育成」が明記されており、2020 年の改正により、「必要な労働条件の改善を含む人材の確保の支援」が盛り込まれています。また、改正地域公共交通活性化再生法参議院附帯決議においては、「鉄道・バス・タクシー等の交通事業従事者の人材確保が困難な状況にあることや、鉄道のバスへの転換などに際し乗合バス・タクシー等自動車運送事業の運転者が確保できない懸念もあることから、交通事業従事者の賃金及び労働条件の改善並びに人材の確保及び育成のための支援策を講ずること」とされています。ついては、都市および地域公共交通の維持・確保に向けて人財への投資や設備投資を継続的に行えるようにするため、関係省庁と連携をはかるとともに、運輸産業における担い手不足の対策を具体的に講じていただくこと。さらに、J R 各社において、「将来への希望と誇りが持てない」と若年層の離職者が急増し、

要員不足が慢性化している現状に鑑み、鉄道事業の将来を担う人財基盤を強化する取り組みとして技術継承や教育の充実など制度改善を図るとともに安全・安定輸送確立のため、日夜現場で働く社員の処遇や業務改善に努めるよう鉄道事業者に指導いただくこと。

2. JR北海道、JR四国及びJR貨物に対する経営支援策について、JR四国はすでに2025年度までの支援が実施されていますが、JR北海道およびJR貨物の経営自立化に向けて、中期経営計画期間内における2024年度から2026年度末までの支援継続が決定されました。引き続き、助成金や無利子貸付等の支援策の継続と持続可能な地域公共交通のネットワーク整備に向けた必要な支援と財源を確保していただくこと。あわせて、JR九州も自立経営が求められながら、例外なく人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大が進み、地方交通線では鉄道の特性を発揮することは困難な厳しい経営環境に置かれていることから、被災線区に対する支援策の継続と持続可能な地域公共交通のネットワーク整備に向けた必要な支援と財源を確保していただくこと。
3. 改正地域公共交通活性化再生法の改正趣旨に則り、地方交通線の「廃線ありき」ではなく、地方鉄道路線の維持・活性化、利便性の向上に向け、国、地方公共団体、鉄道事業者の社会的責任・役割を明確にし、沿線・地域協議会がいっそう有効活用されるよう支援を強化するとともに、鉄道路線維持のための公的資金支援制度を拡充し、公有民営方式の持続的な安定経営を図るよう働きかけを強めていただくこと。とりわけ改正地域公共交通活性化再生法の参議院附帯決議においても、「持続可能な地域公共交通を構築する観点から、関係者による協議が促進されるよう、国がリーダーシップを発揮していただくこと。さらに、既存の法定協議会等が設置されている線区についても、再構築協議会への移行を可能とし、持続可能な地域公共交通のあり方についての協議を促進するための環境を整備すること」とされていることから、地方公共団体に対し、課題解決のために関係主体として積極的に関与するよう、国がリーダーシップを発揮していただくこと。
4. 2000年の鉄道事業法改正以降、路線の廃止手続きについては「事業者の届け出制」となっていますが、鉄道事業者単独での路線の維持・存続はきわめて厳しい状況にあり、鉄道事業法の見直しも含めて、沿線自治体や住民の十分な理解を得ることを届け出の条件とするよう法改正を再検討いただくこと。また、鉄道の運賃は総括原価方式が導入されていますが、上限運賃の認可が必要であることから、近年の燃料費高騰や人件費の上昇、さらにはバリアフリー化や防犯対策、災害対策等の社会的要請に応えるためのコストの増加に臨機応変に対応することができず、事業者の経営上の足かせとなっています。将来投資に関する課題や賃金上昇に適切に対応する人件費の算定方法、経常的な経費の変動に適切に対応する算定方法等に関し、適時適切な価格転嫁を実現するよう見直しを図っていただくこと。
5. JR各社では、台風や集中豪雨などの自然災害が多発し、多くの鉄道施設に甚大な被害が恒常的に発生しています。鉄道軌道整備法改正により、黒字会社であっても赤字路線であれば対象となることになりましたが、適用要件、適用対象に様々な制約が課されるとともに助成額も十分なものとはなっていません。とりわけ黒字会社に対する制度においては、年間収入を上回る被害額であることが要件となっていますが、収入の算定には当該路線だけでなく、

会社全体の収入が案分され、長期の計画を策定することも必要とされています。今後、発生しうる自然災害を想定し、早期復旧の観点から鉄道軌道整備法の適用要件および適用対象を見直すとともに、地震・風水害等の災害発生時における生活物資輸送などの円滑な流通に向けて、多様な輸送モードの特長を活かした複合一貫輸送の推進、さらに被災した鉄道の代替輸送や迂回路の確保など鉄道ネットワークの維持に向けた取り組みを講じていただくこと。また、全国のトンネル・橋りょうをはじめとする多くの鉄道構造物の老朽化が進んでおり、耐用年数を大幅に超える鉄道施設も増加する一方であり、大規模改修等の必要性が高まっています。これらに対応するための設備投資や修繕は鉄道の安全を担保するためにも不可欠なものです。事業者にとっては相当な負担を課すものとなっています。予算措置・税制措置の拡充とともに、対応が進んでいない事業者への支援推進を講じていただき、地方の鉄軌道では施設や設備、車両の老朽化が深刻となっていることに鑑み、鉄道施設・車両の維持・更新、管理経費等に対する補助制度の拡充・要件緩和と踏切・信号等の保安装置やレール等に対する補助を拡充していただくこと。

6. JR各社に対して、検査体制の充実と必要な対策を講ずるよう指導と支援を行なっていたかとともに在来線も含めてATS装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度を充実および新設していただくこと。特にバリアフリー法に基づく基本方針では、1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅と、2,000人以上3,000人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を、原則として全てバリアフリー化することや、ホームドア等については鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備することなどが、それぞれ2025年度までに実現することを掲げられていますが、ホームドア・可動式ホーム柵の整備にあたっては、鉄道駅の利用状況などを勘案しながら設置基準数について見直しを図っていただくこと。また、鉄道における自動運転導入にあたっては具体的なルールづくりを行い、駅の無人化や列車のワンマン運転にあたっては障がい者をはじめ、駅利用者の見守りや介助要員の確保、さらには乗降時の旅客の安全及び異常時の避難誘導など基準を設けて輸送の安全を確保するよう鉄道事業者を指導していただくこと。

7. 国鉄改革のスキームとして整備新幹線建設に伴い経営分離し、発足した第三セクター会社に対して特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等による「貨物調整金」制度が適用されていますが、2030年度末の開業目標達成が困難とみられている北海道新幹線の札幌延伸に伴う函館本線の貨物線としての維持をはじめ、全国の鉄道ネットワークにおいて、安全対策を重視しながら貨物を鉄道路線として維持・管理していただくこと。さらに、地球温暖化防止に向けたCO<sub>2</sub>削減や生活必需品の物流確保のために鉄道・船舶輸送へのモーダルシフトを積極的に推進するとともに、安定した貨物輸送のためのJR旅客会社とのダイヤ調整、JR貨物の経営が成り立つ仕組みを前提とした線路使用料の見直しならびに法的措置を確立していただくこと。

以上